

Oldsmobile Cutlass Supreme Holiday Sedan 1966

NEVS-brevet lördag 28 september
Föregående fredag 27 september

RECHARGE

1. Turkiets el-Saab närmar sig premiär: "Bättre än Tesla"

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-09-23, 06:23

20 år gamla Saab 9-3 ligger till grund för Turkiets nya "folkelbil".



Grundtekniken i den turkiska elbilen hämtas från Nevs.
Hur den ska se ut är dock inte klart än.

Det är inte bara biltillverkarna själva som planerar nya elbilar. Turkiet ska ta fram en egen "folkelbil" med räckvidd på 50 mil, och grunden kommer från Saab 9-3.
Projektet drivs av den turkiska regeringen och målet är att bilköparna inte ska behöva vända sig till en utländsk biltillverkare för att kunna köpa en elbil. 85 procent av komponenterna ska byggas i Turkiet.

Den nya elbilen skulle börja säljas 2021, men nu är den uppskjuten ett år. En första prototyp ska dock presenteras nu i december, uppger industriministern Mustafa Varank för tyska auto motor und sport.
Fem företag har gått ihop i ett joint venture-samarbete för att bygga elbilen och chefen har tidigare jobbat på Bosch. Totalt plöjs 30 miljarder kronor ned i projektet.

20-årsjubileum för grundmodellen
För fyra år sedan nådde Turkiet en överenskommelse med Nevs om att den nya elbilen ska baseras på gamla Saab 9-3. Fem olika versioner ska byggas – en sedan, en kombi, en halvkombi, en cabriolet och en suv – och Fikri Işık, som inledde arbetet med elbilen för några år sedan, hintade tidigare om att en av dem kan få räckviddsförlängare.
"Vår bil blir bättre och säkrare än Teslas bil. De måste sätta upp laddstationer, men vi sätter laddstationen i bilen tack vare en motor som förlänger bilens räckvidd", sa han.



Tillverkningen av eldrivna Nevs 9-3 är igång, i liten skala.

Om elbilen börjar säljas 2022 blir det exakt 20 år sedan grundmodellen Saab 9-3 började tillverkas.

Den turkiska regeringen är övertygade om att bilen blir "internationellt konkurrenskraftig" och att den kommer förändra bilindustrin i landet.



Turkiets president Recep Tayyip Erdoğan har sagt
att bilprojektet ska bli "en dröm för den turkiska nationen".



[Turkiet går vidare med nya elbilen – bygger på Saab 9-3](#)



[Elbilen Nevs 9-3 går att förhandsboka – får räckvidd på 35 mil](#)



[Vi provkör Saabs bortglömda elbil – här är 9-3 True Electric](#)



[Nevs har kört igång tillverkningen – 9-3 på banan igen](#)



Erik Söderholm

2. Larmet: ”Brexit ger seismisk chock-verkan”

Redaktören bytbil 2019-09-23

Chefer från 23 bilföretag får ut i gemensamt uttalande



Brexit kan ge en ”seismisk chock” för hela bilindustrin. Den varningen kommer i dag i ett gemensamt uttalande från 23 bilföretag i hela Europa. Samma dag som resejätten Thomas Cook och Vingresor blev ett av de första offren för Brexit.

Hela den europeiska bilindustrin går i dag ut och varnar för att en Brexit utan avtal kommer att innebära en seismisk chock för bilindustrin i hela världsdelen. Det är chefer från 23 olika bilföretag som gått samman och uttalar sin oro.

Varningen gäller inte bara BMW, Opel och Nissan som har fabriker i Storbritannien, utan hela industrin då många underleverantörer är beroende av leveranser till och från Storbritannien. Landet är även en av de största bilmarknaderna i Europa för många tillverkare. Bland annat säljer Volvo cirka 60 000 bilar i Storbritannien i år och växer snabbt.

– Brexit är inte bara ett brittiskt problem, vi är alla bekymrade i den europeiska fordonsindustrin och ännu längre”, säger Christian Peugeot, chef för den franska bilindustriföreningen CCFA i uttalandet.

Om ett Brexit utan avtal blir verklighet kommer bilföretagen och underleverantörerna bland annat drabbas av tio procents tull på alla transporter av bilar och delar över de brittiska gränserna.

Premiärminister Boris Johnson har lovat att lämna EU den 31 oktober vad som än händer och med eller utan handelsavtal med Bryssel.

– Storbritanniens utträde från EU utan avtal skulle leda till en seismisk förändring av handelsvillkoren, med miljarder euro av tullar som hotar att påverka konsumenternas val och överkomliga priser på båda sidor av kanalen”, säger bilindustrin i uttalandet.

Larmet från bilbranschen kommer samma dag som resejätten Thomas Cook blivit ett av de första offren för Brexit och gått i konkurs. Thomas Cook äger svenska Vingresor vilket nu lett till att 1000-tals resenärer från Vingresor nu är strandsatta ute i världen eller inte kommer i väg på sina charterresor.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Provkörning av Mini John Cooper Works Clubman ALL4

Erik Wedberg 22 september 2019

Minis lilla kombi har gått och blivit så gammal att den behöver en uppfräschning. Vi kör uppdaterade Mini Clubman i John Cooper Works-utförandet som med 306 hästkrafter gör den till Minis starkaste och snabbaste bil hittills.



Sverige och Volvo har sitt Polestar, Storbritannien och Mini har sitt John Cooper Works. Nåja, skillnaderna är förstås många men det finns faktiskt också många likheter. Liksom Polestar har John Cooper Works sina rötter i racing och liksom det svenska racingstallet har den lilla trimverkstan från Farnborough i Hampshire gått och blivit uppköpt av en biljätte. Christian Dahls Polestar sögs upp i Geely-koncernen 2015 och samma sak hände med John Coopers, eller rättare sagt sonen Michael Coopers, företag år 2008 då BMW tog över verksamheten.

Nog med historia, det finns annat att tänka på när man sitter bakom ratten i Minis senaste modell. Man kan till exempel försöka lära sig namnet, det är nämligen ganska långt och stökigt. Mini John Cooper Works Clubman ALL4 är det rätta och riktiga namnet på bilen som är något så sensationellt som Mini-märkets starkaste och snabbaste modell hittills. Det är synd att det inte känns.

I grunden är det här Minis vanliga kombi Clubman, den som i sin andra generation tappade mycket av den särprägel som den första hade med sin knasiga dörrlösning. Andra generationen Clubman är en betydligt vuxnare, rymligare, tystare och på de flesta sätt bättre bil. Men inte roligare. Nu har den andra generationen blivit så gammal att den uppdateras och det med delvis nydesignad grill, LED-strålkastare med matristeknik och nya bakljus med LED-mönster som för tankarna till Union Jack. Märk väl att de två lampnyheterna är extrautrustning till vanliga Clubman men standard på JCW-versionen.

En annan nyhet är att Clubman kan extrautrustas med head up-display, dessvärre av den enklare sorten som är en uppfällbar plastskiva där hastighet och annan information projiceras. Nytt är också att Clubman kan fås med justerbara stötdämpare. 4 700 kronor extra kostar de.



Borde inte 4,9 sekunder från 0 till 100 km/h kännas snabbt? Jo, för första gången är Mini nere och tassar på riktiga sportbilssiffror och att de gör det med en fyrhjulsdriven kombi som duger för en mindre barnfamilj förtjänar- uppmärksamhet.

Borde inte 4,9 sekunder från 0 till 100 km/h kännas snabbt? Jo, för första gången är Mini nere och tassar på riktiga sportbilssiffror och att de gör det med en fyrhjulsdriven kombi som duger för en mindre barnfamilj förtjänar uppmärksamhet. Men som sagt, det känns inte. När skyltarna på Autobahn här utanför Frankfurt visar svarta streck över siffrorna stampas gaspedalen i botten och Clubman JCW (vi kan väl förkorta den så?) rider iväg på en våg av vridmoment snarare än på en effekttopp.



Flaggmönster i bakljusen visar att Clubman har uppdaterats.
Stötfångare med luftslitsar och kralliga utblås visar att det är en JCW.



Tvålitersmotorn med 306 hk kommer från BMW och är den starkaste i en Mini hittills.

Växellådan, den åttaväxlade från Aisin, jobbar som vanligt supereffektivt, smart och mjukt och gör aldrig något för att hämma framfarten. Likaså fyrhjulsdriften. Minis så kallade ALL4-system är i grunden framhjulsorienterat men skickar vid behov kraft till bakhjulen och tycks aldrig tveka på sin uppgift. Alla komponenter i drivlinan arbetar så effektivt att accelerationskänslan delvis uteblir. Så även motorn. Med 306 hästkrafter och 450 newtonmeter är det med god marginal den starkaste motorn som har satts i en Mini-modell.

Men tro inte att det är någon glestandad arvinge till John Cooper som har stått i ett verkstads-skjul och gått lös med hammare och skiftnyckel på motorn, det här är BMW-grejer rakt igenom. Motorn som gör det här till den snabbaste Minin hittills finns även i nyligen presenterade BMW X2 M35i xDrive.

Det är exakt samma turboladdade tvålitersmotor med fyra cylindrar och tillsammans med den åttaväxlade automatlådan och fyrhjulsdriftsystemet blir det en enhet som kommer att sättas i flera BMW-modeller framöver, uppdaterade Mini John Cooper Works Countryman inräknad. Det här är BMW:s starkaste fyra i serieproduktion hittills och visst imponerar siffrorna på papper, det är bara synd att motorn aldrig blir så vild och rivig som den kanske borde vara.

Vi kan ta Mercedes-AMG:s hårt turboladdade fyra som jämförelse. I gamla utförandet var den mer än lovligt rivig med 381 hästkrafter och ett temperament som ibland blev påfrestande men oftast var underbart. I nya utförandet plockar Mercedes-AMG ut 421 hk ur sin fyra! Mini/BMW:s flaggskeppsfyra med 306 hk blir i sammanhanget tam och vardaglig. Trots att den innebär ett rejält effekttillskott på 75 hk mot föregående Clubman JCW.

Efter några mils körning framstår Clubman JCW inte som den busiga racerkombi som namnet och den nästan barnsliga designen ger uttryck för. Den visar sig tvärtom vara en sällsynt effektiv fortkörare, det går att hålla väldigt hög medelhastighet utan att motorn någonsin känns an-strängd eller gör något vidare väsen av sig.



Tredelade baksätesryggar ingår i standardutrustningen och underlättar lastning.

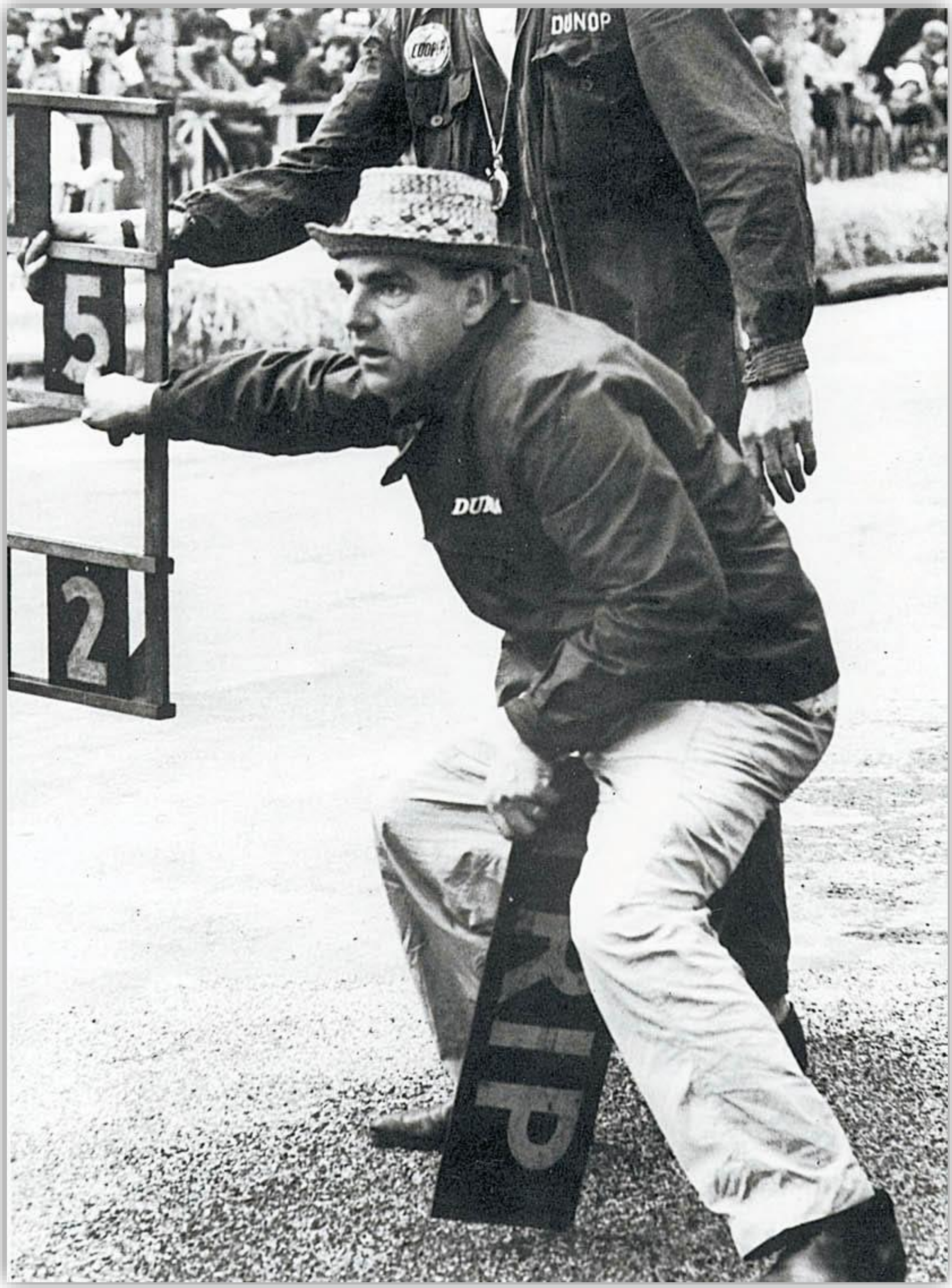
Motorljudet är dämpat och det poppar aldrig från avgassystemet vid gasuppsläpp. Att ljudnivån i kupén är låg och att chassisättningen är förhållandevis bekväm bidrar till att man gärna kör fort och långt med Clubman JCW. Om styrningen hade varit lite lugnare runt mittläget skulle det här vara en milslukare av rang. Nu är den lite för nervös och sugen på att svänga för att kunna köras avslappnat på motorväg.



Mini-bilarnas interiör håller numera BMW-nivå i känsla och byggkvalitet.
Nya Clubman är inget undantag.

De första John Cooper Works-bilarna var något i hästväg. Titta bara på första utgåvan av Mini GP som var en alldeles särskilt charmig och märklig bil som började byggas i Oxford för att sedan skickas till Bertone i Italien där den färdigställdes för hand och kom tillbaka som en 218 hästar stark och fruktansvärt högljudd och bråkig typ. Alldeles underbar. Det var det första riktiga avtrycket John Cooper Works satte i det moderna Minis historia.

Om man försöker sig på en jämförelse mellan första Mini GP och nya Clubman John Cooper Works kan man konstatera att Mini och John Cooper Works, liksom svenska Polestar, har vuxit upp och blivit något annat än vad det började som.



Det här är John Cooper

John Cooper (1923–2000) startade tillsammans med sin far Charles Cooper Car Company år 1947 och byggde enkla racerbilar åt privatförare, ofta av överblivna delar från krigsindustrin. Cooper-bilarna skulle inom kort komma att bli hett eftertraktade av privata förare som såg fördelarna med att ha motorn baktill, vilket Coopers bilar var tidiga med. Cooper blev snabbt ett namn inom banracing och under 1950-talet kördes bilarna bland annat av Jack Brabham, Stirling Moss och Bruce McLaren. Coopers rallyversioner av BMC:s Mini byggde vidare på succén och skulle komma att leda till att Cooper-namnet än i dag lever vidare.

Det här är nytt!

Nya lampor
Strålkastarna har ny design och kan fås med matrishelljus. Bakljusen kan fås med Union Jack-design.

75 hk
JCW-versionen av Clubman är hela 75 hk starkare än föregångaren. Personligare. Nya och fler möjligheter att utrusta bilen med olika färger och material.

Sportfjädring
Som tillval finns en sportfjädring som sänker markfrigången med 10 millimeter.

Mini John Cooper Works Clubman ALL4

Pris
323 900 kronor, säljs nu.

Motor
Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 9,5:1. Borrning/slag 82,0/94,6 mm, cylindervolym 1 998 cm3. Max effekt 306 hk (225 kW) vid 5 000 r/min, max vridmoment 450 Nm vid mellan 1 750-4 500 r/min.

Kraftöverföring
Motor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel med 2 tvärställda länkarmar.

Styrning
Elservo. Vändcirkel 11,3 meter.

Bromsar
Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 225/40 R18.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 267, längd 427, bredd 180, höjd 144, spårvidd f/b 155/156. Markfrigång 14. Tjänstevikt 1 625, maxlast 490, max släpvagnsvikt 0. Tank 48 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 360–1 250 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 4,9 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning
(NEDC): Stad 0,85 l/mil, landsväg 0,62 l/mil, blandad körning 0,71 l/mil. CO_2 161 g/km. Bränsleförbrukning (WLTP): Blandad körning 0,81 l/mil. CO_2 182 g/km.

Garantier
Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år.

Skatt
6 297 kronor per år de första tre åren, därefter 1 460 kronor per år.

Rivaler



Cupra Leon ST 4Drive
Cupra Leon ST, tidigare känd som Seat Leon Cupra, bjuder på 300 hk, fyrhjulsdrift och dubbelkopplingslåda i ett prisvärt paket.
Pris: 362 900 kronor.



Mercedes-AMG CLA 35 4MATIC Shooting Brake
306 hk, fyrhjulsdrift och automatlåda även hos Mercedes. Ett rejält prispåslag jämfört med Mini och Cupra.
Pris: 479 900 kronor.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Provkörning av Mercedes-AMG E 53 4Matic+ Cabriolet

Oskar Krüger

22 september 2019

Mercedes-AMG har länge stått för fräsiga V8-motorer. Förr utan men nu med turbo. Vi pratar alltså om 63-serien. Nu är det andra bullar med 53-serien som med raka sexor ger en annan klang.



Temperaturen är ovanligt hög här i jänkarnas jänkestat, Texas. Här finns med största sannolikhet flest V8:or per capita i hela världen. Men i nya Mercedes-AMG E 53 4Matic+ Cabriolet har den lokalt så populära motorkonfigurationen fått ge vika för en rak sexa med mildhybridteknik. Mercedes-AMG E 53 har en bra bit upp till storebror AMG S 63 cabriolet samtidigt som den distanserar övriga E-klass cabrioleter, både sett till prestanda men främst till prislappen.

Det är något speciellt när taket försvinner och fälls ner bakom nacken. Känslan av nakenhet blandas med en ombonad interiör. Stolarna är omslutande och lyxen är överväldigande. Även om det inte direkt är kallt ute är värmeutblåset i nacken riktigt skönt och förstärker känslan av att bli omhändertagen när vinddraget letar sig ner i kupén. Det känns på något sätt intimt, som om bilen kramar en bakifrån och andas i nacken. På maximal effekt blir det dock lite väl mysigt och det bränns i nacken.

En mer negativ detalj som faktiskt är dålig i en bil i miljonklassen är att redan efter några minuter från provkörningens start bildas det så mycket kondens från de fyra ventilationsutblåsen under den stora infotainmentskärmen att det rinner droppar, det rimmar inte med prislappen.

Den inplanerade rutten i navigationen leder oss, knappast av en slump, genom stadens finaste kvarter. Bland stora villor med nyklippta gräsmattor är det endast trädgårdsarbetare och övriga tjänstemän i pickuper jag möter. Bilen drar inte många ögon åt sig, och det gäller även inne i de mindre exklusiva delarna inne i stadskärnan. Utstrålningen är elegant men bilen sticker inte ut, trots att det är en AMG-modell.



En liten vinge sitter på bakstammen hos AMG-versionen.

De brutala detaljerna som vanligtvis skiljer en Mercedes-AMG från en vanlig Mercedes är färre. Det här är dock ”ingen riktig” Mercedes-AMG, utan endast en ”femtiotrea”. Men är känslan fortfarande AMG? AMG E 53 är onekligen en härlig bil, men nej det här är inte hur jag känner igen AMG. C 63 S, E 63 S, GT 63 S, GTR är bara några AMG jag kört sen jag började på tidningen för fyra år sen. Den råa och våldsamma karaktären är genomgående i samtliga så länge det står 63 (eller R som har samma spis) på bakluckan, helst även tillsammans med ett S.

Men E 53 är en helt annan typ av bil. Det finns inget V8-muller, styrningen är inte så direkt och hela bilen är lite loj i jämförelse. Det passar biltypen att inte vara så brutal men varför sätta de tre anrika bokstäverna på bakluckan? Samma gäller AMG CLS 53 som vi hade inne på redaktionen nyligen. Den extrema nerven återfanns inte heller där.

Problemet ligger inte i kraften, för det finns det gott om. 435 hästkrafter och 520 Nm hämtade ur Mercedes nya raka sexcylindriga treliters-motor är mycket. Därtill har AMG E 53 ett 48 V-/mildhybridsystem som Mercedes själva kallar EQ Boost och som ger ytterligare 22 hästkrafter och 250 Nm. Drivlinan är väldigt bra men motorkaraktären är inte den mest upphetsande då den är väldigt linjär och finstämd. AMG-V8:orna är raka motsatsen och har en avsevärt mycket bättre ljudkuliss och rivigare gång. Väl inne på ljudupplevelsen känns dock avgassmällar och bluddret igen i AMG 53.

Bortser vi från att Mercedes mjölkar ur AMG till sista droppen är det här en väldigt bra bil som är välavstämd för bilens ändamål. Det här är en glidarbil som är bekväm och samtidigt snabb utan att vara hetsig. Men istället kan man faktiskt lika gärna köpa en E 450 med 367 hästkrafter (68 färre än AMG 53) och spara 223 000 kronor. Om du frågar mig.



Likt en hagelbössa, dubbelpipigt!

Det här är nytt!

AMG

Det här är första gången Mercedes E-klass cabriolet finns i AMG-utförande.

Rak sexa

Mercedes har gått från V6-motorer till lika stora motorer där cylindrarna i stället sitter på rad.

Pre-Safe Impulse Side

Som tillval kan E 53 putta de som färdas i framsätet åt sidan för att minimera skaderisken.



Mercedes-AMG E 53 4Matic+ Cabriolet

Pris: 915 900 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin. Längsmonterad 6-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Dubbelturbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 83,0/92,4 mm, cylindervolym 2 999 cm3. Max effekt 435 hk (320 kW) vid 6 100 r/min, max vridmoment 520 Nm vid 1 800-5 800 r/min. Elmotor 22 hk (16 kW), 250 Nm.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdrift. 9-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med fem länkarmar per sida.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,4 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i. u tum, däck fram 245/40 R19, bak 275/35 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 287, längd 483, bredd 186, höjd 143, spårvidd f/b 161/161. Markfrigång 12. Tjänstevikt 2 055, maxlast i. u, max släpvagnsvikt 1 900. Tank 66 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 310-385 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,5 s, toppfart 250/270 km/h.

Bränsleförbrukning: (NEDC): Stad 1,16 l/mil, landsväg 0,73 l/mil, blandad körning 0,89 l/mil. CO_2 204 g/km. Bränsleförbrukning (WLTP): Ingen uppgift.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 30 år (vid årlig service), lack 3 år.

Skatt: 10 898 kronor per år de första tre åren, därefter 2 406 kronor per år.



Det är något speciellt när taket försvinner och fälls ner bakom nacken. Känslan av nakenhet blandas med en ombonad interiör.

Rivaler



Audi S5 Cabriolet S5
Är storleken mindre än E 53 men är nästan lika stark med 354 hk. Med sina 469 cm blir dock S5 klart avhängd 0-100 km/h med sex tiondelar.
Pris: Inget pris för tillfället.



BMW 840d Cabrio
Med dieselmotor kan 8-serien konkurrera prismässigt. Det dyrare och starkare bensinalternativet är M850i med 530 hk för 1 303 000 kr.
Pris: 1 023 000 kronor.



GALLERI
Mercedes-AMG E 53 4Matic+ Cabriolet
18 bilder

RECHARGE

5. Kinesiska uppstickaren: Aiways U5

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-09-23, 15:45

Snart är den här – den första kinesiska elbilen på europeisk mark. Aiways U5, en mellanklass-suv som erbjuder hygglig räckvidd till ett hyggligt pris. Elektrisk utmanare till Volvo XC60?



Det kinesiska elbilstillverkaren Aiways har etablerat sig i Europa och redan nästa år kommer deras modell U5 rulla på europeiska vägar. Storleksmässigt placerar sig U5 precis i bulls eye, i det mellanklass-suvsegment som är så populärt bland europeiska köpare.

Batteripaketet i U5 ligger på 63 kWh och räckvidden är strax över 50 mil, enligt NEDC-körcykeln. I verkligheten bör det snarare innebära omkring 40 mil. En intressant detalj är det går att köpa eller leasa ett räckviddsförlängande batteri som ska ge ytterligare 12 mils (NEDC) räckvidd.

Dimensionerna på Aiways U5 är 4.680 millimeter lång, 1.865 millimeter bred, 1.700 millimeter hög och axelavståndet är 2.800 millimeter. U5 är framhjulsdriven och elmotorn ger 190 hästar och 340 Nm. Några prestandasiffror finns inte än.

På instrumentpanelen sitter en 12,3 tums LCD-skärm och instrumentklustret består av tre skärmar där mitten-skärmen är 7 tum och sidoskärmarna 4,2 tum.

Något pris på Aiways U5 är inte annonserat, men det ryktas om att den ska kosta omkring 35.000 euro. Om det realiseras så rör nog Aiways U5 om en del i den europeiska elbilsgrytan.





[Byton M-Byte är nya elsuven som lockar med enorm skärm och hyfsad prislapp]



[Kinesiska elbilen lockar med 50 mils räckvidd för under 100.000 kronor]



Patrik Lundin

Feber

6. Nu kan du beställa nya Skoda Superb som laddhybrid

Av Bobby Green   torsdag 19 sep 2019 kl 13:00

Blir din för 420 100 kronor



I helgen drog försäljningen av Skoda Superb som laddhybrid igång. Det går bra att beställa nu och priset börjar på 420.100 kronor. Bilen kan köra upp till 5,5 mil på bara el. Skoda har gått ihop med Bee Charging Solutions som är en av Sveriges ledande laddoperatörer för elbilar. Köper man en laddhybrid eller elbil från Skoda kan man beställa till ett paket med laddbox och installation för 17.900 kronor. Laddboxen är från KEBA och den kan ladda med effekt upp till 22 kW.

Rekommenderade cirkapriser för Superb iV inklusive moms:

Superb iV Style 1.4 TSI PHEV DSG,	420.100 kronor
Superb iV L&K 1.4 TSI PHEV DSG,	445.800 kronor
Superb iV Sportline 1.4 TSI PHEV DSG,	472.700 kronor
Superb iV COMBI Style 1.4 TSI PHEV DSG,	429.500 kronor
Superb iV COMBI L&K 1.4 TSI PHEV DSG,	455.200 kronor
Superb iV COMBI Sportline 1.4 TSI PHEV DSG,	482.100 kronor

Läs mer om nya Superb på länken:

Nu är uppdaterade Skoda Superb presenterad
Hetast är att den kommer som laddhybrid

7. Därför står 3000 nya BMW och Mini på skroten

Redaktören bytbil 2019-09-23

3000 splitternya BMW- och Mini-bilar har parkerats på en bilskrot – sedan fyra år tillbaka. Många är av exklusiva M-modeller och fullt körbara – men nu tynar bilarna sakta bort och täcks av mossa och alger.



På en bilskrot utanför Vancouver i Kanada har BMW parkerat 3000 splitternya bilar sedan fyra år tillbaka. Bilarna är splitternya och många är av exklusiva M-modeller eller den exklusiva 6-serie Gran Coupé. Bilsamlingen torde vara värd minst 1,5 miljarder kronor.

Bland de splitternya bilarna som står på skroten finns BMW 2-Serie, 3-Serie, 4-Serie, 5-Serie, 6-Serie, 7-Serie, i3, i8, X1, Z4 roadster, Mini Cooper, Cooper Convertible, Coupe, Mini Paceman, och Mini Roadster.

När bilarna parkerades var de klassade som skrot av Transportmyndigheten i Kanada, trots att de var fullt körbara. Bakgrunden var en stor storm som inträffade i hamnen i Halifax precis efter att bilarna rullat av från bilfärjan från Tyskland, uppger Jalopnik.

Eftersom bilarna exponerades för saltvatten under en längre period återkallades de från marknaden av den kanadensiska Transportmyndigheten. Sedan dess har bilarna stått parkerade på bilskroten, trots att det inte är några större fel på dem.

BMW-bilarna anses ha fått fel på styrningen eftersom vattnet kan ha förstört smörjningen, vilket skulle kunna påverka hur styrningen fungerar.

Minibilarna har inget annat fel än att kablarna vid startmotorn kan ha fått korrosion på grund av saltvatten.

Återkallelsen varnar dock även för att bilarna ”kan ha fått skador på elektriska ledningar och kontakter”.

Ingen vet nu vad som ska hända med bilarna. Efter fyra år på en bilskrot är karosserna täckta av mossa och alger. Men troligen är det betydligt värre att en bil som inte underhålls och körs regelbundet drabbas av skador och kräver dyrbara reparationer för att tas i bruk på ett säkert sätt efter så lång tid. Framförallt gäller det motorn och bromsarna.

Sannolikt vill inte BMW reparera fyra år gamla nya bilar och sälja dem igen – så bilarna riskerar nu att pressas till skrot.

8. Stor guide: Här är bästa dieseln för din bil – jämför alla mackar

Av Erik Söderholm, 2019-09-23 15:05

Det är inte längre så lätt att "bara tanka bilen". Det finns en mängd olika bränslen att välja på – vissa kan du tanka utan risk, medan andra riskerar att kosta dig nybilsgarantin. Vi granskar innehållet i mackarnas miljödiesel och HVO.



I den här artikeln går vi igenom dieseln som säljs på alla stora svenska mackar, för att du enkelt ska kunna jämföra och se skillnaden.

Miljödiesel

- Circle K Miles Diesel Bio
- OKQ8 Go Easy Diesel Extra
- Preem Evolution Diesel Plus
- Shell Citydiesel
- ST1 1st Renewable Diesel

HVO100

- Circle K Miles Bio HVO100
- Circle K HVO100
- OKQ8 Diesel Bio HVO100
- Preem HVO Diesel 100
- Qstar HVO
- Shell HVO100

För bara några år sedan var det busenkelt att tanka. Efter att ha valt bensin eller diesel var det bara att stoppa in pumpen och köra igång. Klart på fem minuter – högst.

Idag är det inte riktigt lika lätt. Förutom alla andra bränslen, som biogas och etanol, har det tillkommit många olika varianter på bensin och diesel som enligt mackkedjorna ger bättre motorprestanda eller lägre förbrukning.

Mackkedjorna har förstått att många bilägare på allvar börjar fundera på vad det faktiskt är som hamnar i tanken. Var kommer råvarorna ifrån? Innehåller bränslet någon palmolja, som är starkt kritiserat från olika håll och bidrar till skogsskövling? Och är verkligen all fossilfri HVO-diesel lika bra?

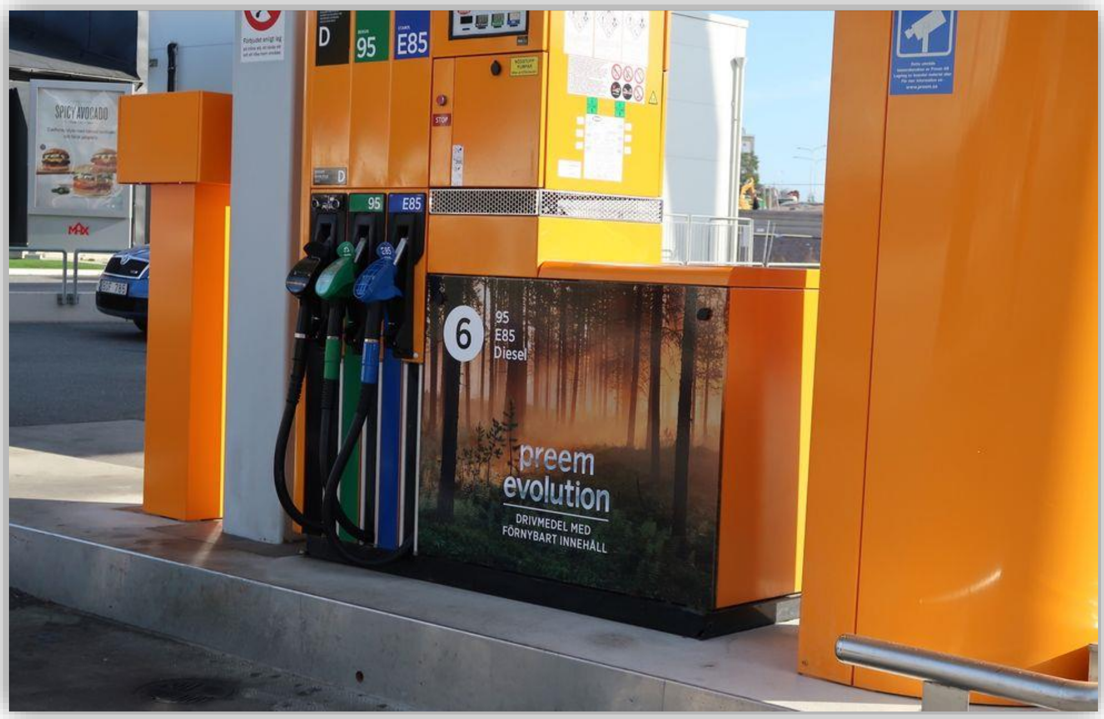
Vår granskning visar tydligt att det finns stora skillnader mellan olika bränslen.

I den här jämförelsen koncentrerar vi oss på två olika kategorier av bränslen.

• Dels mackkedjornas lite mer klimatsmarta dieselbränslen som går att använda i alla dieselbilar. Tanken är att den här typen av diesel ska kunna tankas av alla men att innehållet till större del består av biobränsle eller lokalt avfall.

• Dels så kallad HVO-diesel, som är helt fossilfri och som sänker koldioxidutsläppet ordentligt jämfört med vanlig, fossil diesel. För att ha kvar bilens garanti eller försäkring måste bilen vara godkänd för att tanka HVO. Vi har en lista över bilar som är godkända för HVO idag och läs även vår stora granskning av hur HVO fungerar här.

Vi fokuserar helt på hur bränslet är för miljön. Vid sidan om det kan vissa av bränslena också göra att motorn går bättre, enligt mackkedjorna. Exempel på det är OKQ8:s "Go Easy"-bränslen och Circle K:s så kallade "Miles"-bränslen. Enligt tillverkarna ska den här typen av bränslen smörja motorn, minska friktionen och därmed förbrukningen, och i vissa fall kan också prestandan bli bättre. Det har vi inte testat i den här jämförelsen.



"Vanlig" diesel som sänker utsläppen

Detta är alltså den första typen av diesel som går att tanka i alla dieselbilar. Men innehållet gör att utsläppen sänks åtminstone en del jämfört med vanlig diesel som är helt fossil.

Vår granskning visar dock att det är stora skillnader mellan olika typer av "miljödiesel". Vissa innehåller palmolja som har kritiserats hårt och det är långt ifrån alla som har lokalt innehåll från Sverige.

Den här typen av diesel är hyfsat lätt att hitta på mackar i stora delar av Sverige.

Enligt en rapport från Energimyndigheten är tallolja den råvara som ger bäst klimatnytta vid framställning av HVO-diesel. Med tallolja som råvara reduceras koldioxidutsläppet med 89 procent.

Mack	Circle K	OKQ8	Preem	Shell	ST1
Bränsle	Miles Diesel Bio	GoEasy Diesel Extra	Evolution Diesel Plus	Citydiesel	1st Renewable Diesel
Antal mackar	245	12	20	180	9
Förnybar andel	minst 25%	minst 40%	minst 50%	25%	minst 50%
Innehåller palmolja	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej
Innehåller PFAD	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja
Kommer förnybara råvarorna åtminstone delvis från Sverige?	Nej	Ja (men bara 1%)	Ja	Nej	Nej

A Flourish data visualisation

HVO-diesel (HVO100)

Den här typen av diesel är helt fossilfri och sänker koldioxidutsläppen ordentligt jämfört med vanlig diesel. Andra utsläpp sänks dock inte lika mycket. Din bil måste också vara godkänd för att tanka HVO om du inte vill riskera att tappa garantier eller maskinskadeförsäkringen.

HVO-diesel är inte lika lätt att hitta som miljödiesel. Efterfrågan är hög och tillgången inte så stor.

Mack	Circle K	OKQ8	Preem	Shell	ST1
Bränsle	Miles Diesel Bio	GoEasy Diesel Extra	Evolution Diesel Plus	Citydiesel	1st Renewable Diesel
Antal mackar	245	12	20	180	9
Förnybar andel	minst 25%	minst 40%	minst 50%	25%	minst 50%
Innehåller palmolja	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej
Innehåller PFAD	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja
Kommer förnybara råvarorna åtminstone delvis från Sverige?	Nej	Ja (men bara 1%)	Ja	Nej	Nej

A Flourish data visualisation

Liten ordlista

Biobränsle
Ett samlingsbegrepp för alla bränslen som kan framställs av organiskt material. Det kan till exempel vara växter eller avfallsrester. Fördelen är att bränslena är mindre fossila. Nackdelen är att efterfrågan är mycket högre än tillgången, och det krävs ett kontrollsystem för att produktionen ska ske hållbart.

HVO
Biodiesel som kan tillverkas av vegetabiliska oljor eller animaliska fetter. För att behålla garanti och försäkring måste bilen vara godkänd av tillverkaren för att du ska kunna tanka HVO100, som inte innehåller någon fossil diesel alls. Koldioxidutsläppen sänks rejält med HVO100, men utsläppen av kväveoxider och partiklar ligger på ungefär samma nivå som med fossil diesel.

Palmolja
Vegetabiliskt fett som utvinns ur oljepalmer och finns i vissa typer av diesel. Produktionen av palmolja får stora konsekvenser för människor och miljö, när regnskog skövlas för att göra plats för palmoljeodlingar.

PFAD
Palm Fatty Acid Distillate, en biprodukt från produktionen av palmolja.

Reduktionsplikt
Alla leverantörer av drivmedel måste minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel genom att gradvis öka inblandningen av biodrivmedel i vanlig, fossil bensin eller diesel.



Här är tillverkarna som tillåter HVO-diesel – men palmoljan kritiseras



Vi granskar HVO-diesel som kapar utsläppen: "Vänta med ditt bilköp!"



Guide: Nya alternativa bränslen som räddar förbränningsmotorn – och miljön

9. Carina, 39, äger fyra Koenigsegg

Redaktören bytbil 2019-09-19

Okända racerföraren visar gärna upp sina dyrbara bilar



Racerförare och modell – men framför allt en hängiven samlare av Koenigsegg. Här är doldisen Carina Lima, som gärna besöker bilfabriken i Ängelholm och bränner däck med sina senaste dyrgrip, en Regera.

Bara ett fåtal i motorvärlden har troligen hört talas om 39-åriga Carina Lima från Angola. Hennes blygsamma meritlista visar att hon deltagit i GT-mästerskapen i Portugal 2012, och att hon tre år senare korades till europamästare i Lamborghini Super Trofeo. Sen har det varit ganska tyst om Carina på racingbanorna.

Desto mer framgång har hon haft framför kameran och på sitt Instagram-konto. Idag har hon 155 000 följare som framför allt får se bilder på Carina Lima och hennes exklusiva Koenigseggs.

Vi kan börja med den finaste i samlingen. Carina köpte nämligen det första exemplaret av One:1 – med chassinummer 106 – som var bilen som användes i utvecklingen av efterföljarna. Det pratas om att bilen idag värderas till cirka 60 miljoner kronor.

Enligt uppgift har hon samlat på sig ytterligare tre bilar: en Agera RS, en Agera R och så senast en Regera, som tillverkats i endast 80 exemplar.

Hon har till och med besökt fabriken och testbanan i Ängelholm och det finns bilder (se bildspelet ovanför artikeln) som visar hur hon bränner däck med sin mörkblå Regera (med chassinummer 157).



Nu är bilen fraktad till Monaco, där hon bor med sin familj. Men förutom alla bilder som publiceras vet man väldigt lite om Carina Lima. Det finns ingen större intervju publicerad, mest lösryckta citat på några okända sajter:

– När jag inte kör race är jag en ganska vanlig person. Som så många andra har jag ett jobb, jag gillar att träna…gå på gym och utöva kampsport. Jag har dessutom min familj att tänka på, så allt är ganska normalt, har hon sagt.

Men hur har hon råd med en Koenigsegg-samling inköpt för uppskattningsvis 60-80 miljoner kronor? Carina Lima har än så länge inte varit sugen på att berätta. Men hon är väldigt generös med att visa upp sina bilar – och sig själv. Vi får nöja oss med det tills vidare.

Koenigsegg Agera R

– en tvådörrars sportbil med mittmotor. Bilen började produceras år 2011 efter att ha presenterats i mars samma år vid internationella bilsalongen i Genève.

Bilen är en specialversion av Koenigsegg Agera och kan köras med biobränsle eller 98 oktan. Agera R har slagit flera världsrekord för sin acceleration och topphastighet.

Koenigsegg Agera RS

– den snabbaste väglagliga bilen som någonsin byggts.

Tillverkades i totalt 27 handbyggda exemplar.

I sitt vanliga utförande har den en V8:a på 1 160 hästkrafter. Men Agera RS går också att få med samma motor som sitter i One:1 – modellen som har en hästkraft per kilo. Det var en sådan V8 på 1 360 hästkrafter som satt under huven vid rekorden.

2018 rullade det allra sista exemplaret av produktionsbandet i Ängelholm.

Koenigsegg One:1

– en tvådörrars sportbil (effekt 1 MW) med mittmotor som presenterades 2014 vid internationella bilsalongen i Genève.

Namnet kommer av bilens vikt/effekt-förhållande, där bilens vikt är 1360 kg och maxeffekten 1360 hästkrafter (1000 kW). Bilen kan likt flera andra Koenigsegg köras på etanol eller bensin och racerbränsle.



Koenigsegg Regera

– en laddhybrid där den konventionella förbränningsmotorn på 1100 hk kompletterats med tre elmotorer på sammanlagt 700 hk.

Alla motorer driver på bakhjulen och den sammanlagda toppeffekten är begränsad till 1500 hk. Bilen startar alltid med elmotorerna och förbränningsmotorn kopplas in först när bilen kommit upp i fart.

Genom att utnyttja elmotorns karaktäristik med fullt vridmoment redan från tomgångsvarvtal har Koenigsegg kunnat rationalisera bort den konventionella växellådan. Koenigsegg tillverkar endast 80 exemplar med ett pris på cirka 18 miljoner kronor.



Feber

10. Nu befrias bilarna som suttit inlåsta i parkeringshus

Av Wille Wilhelmsson torsdag 19 sep 2019 kl 13:40

Sen stängs P-Snurran i Stockholm ner för gott



P-Snurran i Vasastan, Stockholm

Förra månaden skrev vi om **haveriet i det automatiska parkeringshuset P-Snurran** i Stockholm vilket lett till att 18 bilar stått inlåsta i parkeringshuset sedan i slutet av juli. Anledningen till det var en överbelastning i elsystemet vilken tekniker på Stockholms Parkering inte kunde fixa själva, istället var man tvungen att flyga hit tekniker från Italien för att fixa det hela.

Nu ska de italienska teknikerna vara på plats och man hoppas kunna fixa elsystemet under dagen. De bilägare som har haft sina bilar inlåsta i parkeringshuset sedan i somras förväntas återfår sina fordon nu på fredag om allt går enligt planen. Därefter planerar man att stänga ner P-Snurran för gott och eventuellt kommer Stockholms Parkering att sälja marken där parkeringshuset idag står till Stockholms stad.

P-Snurran invigdes 2003 och var då, och är fortfarande, Sveriges enda automatiska parkeringshus. Att man nu lägger ner P-Snurran innebär med andra ord att Sverige inte längre kommer att ha några automatiska parkeringshus.

Bilar har suttit fast i parkeringshus sedan förra månaden
Kommer att få stå där ett tag till

Klassiker

11. Grattis Pontiac Le Mans!

Publicerad 28 september

I dag har Lennart och Leonard namnsdag, grattis till er! Vi vill också hissa flaggan för Le Mans, Pontiac Le Mans!



Le Mans är en fransk stad vida berömd för sina återkommande biltävlingar, Le Mans 24 timmars. Där finns två racerbanor jämte varandra. Circuit Bugatti du Mans och Circuit de la Sarthe som ligger endast fem kilometer utanför stadens centrum.

Pontiac valde att kalla den år 1962 nylanserade prestandamodellen för Le Mans. Denna bil var en uppgraderad Tempest med sportigare attribut som tuffare navkapslar och skålade galonklädda stolar samt möjlighet till lite vassare motor.



Le Mans 1964 delade kaross med bland annat mellanklassaren Chevrolet Chevelle. En rak sexa fanns att tillgå men flertalet köpare föredrog ändå en rejäl V8. Treväxlad manuell låda eller tvåstegs automat låter lite futtigt idag men ansågs fullt tillräckligt för att ta sig fram på den här tiden.



Pontiac LeMans förknippas av de flesta som känner modellen som en muskelbil i tvådörrars hardtop-utförande, men såldes även som fyradörrars familjesedan likt denna blå från 1969.



Denna LeMans Safari från 1976 är ytterligare ett exempel på familjebetonat färdmedel.



1973 var vecken många på den nydesignade karossen.
Elegant ser den åtminstone ut att vara.



Med denna LeMans GT från 1977 får vi äntligen se lite muskler igen.



Mellan 1978 och 1981, som på bilden, fick LeMans finna sig i att krympas ännu en gång men motormässigt gällde V8 än. Både för bensin och diesel. Också en V6 fanns om man trivdes bättre med en sådan.



En Opel Kadett E tänker du. Nänä, det här är förstås också en Pontiac LeMans, annars hade det ju blivit konstigt. Mellan 1988-93 såg LeMans ut så här.

12. Film: Hoppa långt med rallybil – en gammal fin idrottsgren

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-09-13 22:02

Vi vet att det är tramsigt. Men ändå löjligt kul. Hoppa långt med rallybil är en gammal fin idrottsgren.



Ögonmåttet säger att det är 4-5 meter under rallybilen i detta hopp. Galningar!

FILM: *https://youtu.be/ZzZxvreuJJI*

I det här sammansatta filmklippet finns det många spektakulära scener. Vilda, höga och långa hopp av förare som förmodligen inte kunde stava till ordet rädsla.

Trevligt nog är det filmklipp utan pålagd musik, bara rakt av autentiskt motorljud. Extra trevligt är också att filmen bjuder på allt från gamla Grupp B monster till moderna WRC-bilar.

Ur en teknisk synpunkt är det intressant att se de moderna rallybilarnas förmåga att suga upp de enorma krafterna efter ett långt hopp. Fjädringen gör en kraftig komprimering, sedan lyfts bilen upp till normalhöjd utan någon negativ studsretur – redo för nästa kurva eller hopp. Imponerande, minst sagt.

Rally Grupp B - medicin mot en tråkig dag

Finlands WRC-rally 1998 med Juha Kankkunen – se en mästare!

Mattias Ekström vinner VM i rallycross – största som hänt på 32 år

Pär Brandt



Super Soco TC

SLUT